تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربي والمحيط الهندي

د. نقولا زيادة

١

عرف العالم القديم في أول عهده بالحضارة ، ثلاث مدنيات هامة هي : مدنية أرض الرافدين ومدنية مصر القديمة ومدنية السند . والذي نعرفه أن مدنية السند ، على ما تتمثل في موهنجودارو وهربا ، انتعشت على وجه التقريب بين سنة ٢٦٠٠ و ١٥٠٠ ق.م. على ما تحدثنا به أعمال الحفر والتنقيب التي قام بها علماء الاثار . وفي هذه الفترة كانت صلات تجارية متينة تقوم بين حوض السند وبلاد الرافدين عن طريق الخليج العربي وخليج عمان . وقد اتضحت نواحي هذا التبادل التجاري بعد أن نبش رجال الاثار ، في السنوات الاخيرة ، مواقع مختلفة على شطئان الخليجين المذكورين ، الامر الذي كنا نعرف عنه بعض الشيء من الاكتشافات الاثرية في العراق الجنوبي منذ أواسط القرن الماضي . ويمكن تلخيص هذه الصلات التجارية فيما يلي :

(١) ان بلاد ماغان (او ماكان) ، وهي عمان وما اليها ، كانت تصدر النحاس الى أرض الرافدين . ولعل بعض نحاسها نقل شرقا الى الهند .

★ حصل على الدكتوراة في التاريخ الاسلامي سنة ١٩٥٠ من جامعة لندن ، وقضى اكثر من ربع قرن في التدريس الجامعي في فلسطين (الكلية العربية) وانجلترا (جامعة كمبردج) ولبنان (الجامعة الامريكية من ١٩٤٩ — ١٩٧٣) وهو الان استاذ شرف للتاريخ العربي فيها ، واستاذ التاريخ الاسلامي في جامعة القديس يوسف ، واستاذ محاضر في كليـــة الاداب بالجامعة اللبنانية . كما كان استاذا زائرا في جامعة هارفارد والعديد من جامعات العـــالم في الشرق والغرب .

له مؤلفات عديدة بالعربية والانجليزية من بينها :— رواد الشرق العربي في العصـــور الوسطى ، لمحات من التاريـــخ العربي ، الجغرافية والرحلات عند العرب ، مدن عربية .

(٢) ان مملكة دلمون (٢٥٠٠ — ٣٠٠ ق.م) كانت منطقة واسعة . ولعل مدينة دلمون هي في البحرين الحالية . وهذه المنطقة كانت فيها المراكز الرئيسية للاتجار شرقا وشمالا .

(٣) كانت السفن تحمل ، من بلاد السند ، الاخشاب والقطن والعاج والعقيق الاحمر واللازورد . ويبدو أن القطن عرف أول ما عرف في منطقة السند . (١)

ولكن انهيار المدنية السندية (حول سنة ١٥٠٠ ق.م.) ادى الى توقف العلاقات التجارية بين أرض الرافدين وبلاد الخليجين . (٢)

واذا نحن انتقلنا الى البحر الاحمر وجدنا أن المصريين كانت لهم صلات تجارية مع بلاد بونت (اوبون) حتى حول سنة ٢٠٠٠ ق.م. وبلاد بونت هذه، في رأي اكثر الباحثين ، تشمل المناطق العربية والافريقية المحيطة بباب المندب في الجهة المطلة منه على المحيط الهندي . ومع أن صلات مصر التجارية الخارجية مع تلك الاصقاع تقلصت بعد السنة المذكورة ، ولمدة تقرب من خمسة قرون ، فانها عادت الى نشاطها ايام الاسرة الثامنة عشرة (١٥٨٠ — ١٣٢٢ ق.م.) واهم البعثات للتجارية الى تلك المنطقة كانت تلك التي أرسلتها الملكة حتشبسوت والتي يرجح أنها وصلت الى جزيرة سوقطري والصومال ، أو حتى الى حضرموت . ولكن هذا النشاط التجاري المصري توقف مرة ثانية بعد الاسرة المذكورة . (٣)

ولكن بعد أن ضعف شأن الامبراطورية المصرية في البحر الاحمر ظهر الفينيقيون هناك (في القرن العاشر ق.م.) كتجار كبار . فقد اتضح من البحوث الحديثة أن احيرام ملك صور كان له اسطول تجاري يعمل في البحر الاحمر . فقد كانت السفن تبنى في تل الخليفة وهو ايلة عند الجغرافيين العرب . وكانت السفن الفينيقية توغل في البحار الى بلاد اوفير ، وتعود محملة بالذهب والفضة والحجارة الكريمة وخشب الصندل والعاج والقرود والطواويس . ومع أن المؤرخين لم يتفقوا فيما بينهم على موقع اوفير فهناك من يظن أن المقصود بذلك كان الهند بالذات . (٤) الا انه من الواضح أن الذهب ، أو بعضه على الاقل ، كان يحمل من مناجم مهد الذهب التي تقع في منتصف الطريق تقريبا بين مكة المكرمة والمدينة المنورة . وهي اشهر مناجم الذهب العربية في التاريخ . (وقد ظل مهد الذهب يستخرج منه هذا المعدن الى أيام الخليفة هارون الرشيد .)

ومع هذا النشاط الذي ذكرناه بالنسبة الى تجار ارض الرافدين ووادي النيل والفينيقيين ، فان الامر انتهى بأن سيطر عرب جنوب الجزيرة على التجارة شرقا وغربا واحتفظوا بسر الطرق مدة طويلة بحيث اتيح لهم أن يحتكروا نقل

المتاجر من الهند وما اليها وأن يقوموا بتوزيعها على من يحتاجها من البلاد الواقعة على شاطىء البحر الاحمر الغربي . (٥)

ولما كانت الامبراطوريات التي قامت على أيدي الاشوريين والكلدانيين والفرس امبراطوريات برية ، فقد اهتمت بتأمين الاتصال البري بين اجزاء من آسية شرقا الى شواطىء البحر المتوسط . ولعل هذا القول ينطبق على الامبراطورية الفارسية اكثر من غيرها ، وهي التي امتدت حدودها من بلاد الافغان الحالية شرقا الى مصر غربا ، فأصبحت الطرق البرية آمنة وتحولت التجارة في اكثرها اليها . أما تجارة البحر ظلت في أيدي عرب جنوب الجزيرة . وكانت عدن وقنا (بير علي على مقربة من حصن الغراب) الميناءين الرئيسين في تلك المنطقة ، وجزيرة سوقطرى كان يتم فيها تجميع المتاجر . وفي مقدمة ما كان العرب يحتكرون تجارته البخور ، بنوعية اللبان والمر ، والطيوب والافاويه والحجارة الكريمة . (٦)

على اننا نجد ، بالرغم مما ذكر عن الامبراطورية الفارسية ، أن الملك داريوس ارسل ، حول السنة ٥١٠ ق.م. ، بحارا يونانيا ليكتشف الطريق البحري من السند الى مصر حول الجزيرة العربية (على أن يتجنب الخليج العربي الذي كان الفرس يعرفونه جيدا) . هذا البحار اليوناني هو سكيلاكس الذي بدأ رحلته من مكان على مقربة من مدينة أتوك الحالية ليكتشف مصب نهر السند أولا ثم ليسير في محاذاة الشاطىء ، على نحو ماكان يبحر الناس يومها وقبلها ، غربا الى مصر . وقد كان على سكيلاكس هذا أن يقدم تقريرا مفصلا عن رحلته ، بعد انتهائها ، الى الملك داريوس . وقد فعل البحار اليوناني والرهط الذي رافقه ما طلب منه ووصل بعد سنتين ونصف السنة من المغامرات الى ميناء ارزينوي التي كانت تقوم على مقربة من مدينة السويس الحالية . (٧) ويبدو أن شيئا من التجارة البحرية بين الخليج العربي والبحر الاحمر ظل قائما في العصر الفارسي ، وأن العرب ظلوا هم المسيطرين على التجارة البحرية مع الهند بخاصة .

جاءت حروب الاسكندر وفتوحه فغيرت وجه التاريخ في المنطقة الممتدة من بلاد اليونان الى الهند عبر آسية الصغرى وبلاد الشام ومصر وايران . ولم يكن أثر الاسكندر في انه فتح بلادا وقضى على دول ، بل ان الناحية الاهم في ذلك هي أن الرجل اثار الحياة في المنطقة بشكل ديناميكي جديد : تظهر في بناء المدن ومحاولة نشر آراء جديدة ورغبة في التعرف على خفايا الجهات والاماكن . ومن ذلك اهتمامه بالكشف ، من جديد ، عن الطريق البحري من نهر السند الى مصب الرافدين .

وقد اختار الاسكندر لهذا العمل رجلا من كبار امراء البحر اسمه نيارخوس،

وأعد لذلك اسطولا ضخما . بدأ الاسطـول سيره على نهـر السند وكان الاسكندر يسير بجيشه محاذيا لشاطىء النهر حتى وصل المصب . وعندهـا ترك الاسكندر قيادة الاعمال البحرية لنيارخوس ، وقاد هو جيشه الى فارس راسا ، بعد أن اقتنع بأن بعض سواحل المحيط الهندي قاحلة بحيث انها لا يمكن أن تزود جيوشه بحاجاتهم من المؤن .

كانت التعليمات المعطاة الى نيارخوس تطلب منه أن يصل الى بلاد بابل ، وأن يتعرف الى الطريق البحري تعرفا دقيقا ، وأن يعين الاماكن التي يمكـن للسفن أن تريح أو تتمون أو تتاجر .

بدأت بعثة نيارخوس في شهر تشرين الثاني (نوفمبر) ٣٢٦ ق.م. من ميناء الاسكندر ، الواقعة على مقربة من كراتشي الحالية ، وسار الاسطول محاذيا للشاطىء ، بحيث يكون قريبا منه للتزود بالماء والمؤن ، على أن لا تقترب السفن من الشاطىء كثيرا حتى لا تتعرض للاخطار . وهذه الاخطار كانـت تكمن في الشواطيء الصخرية الضحلة ، والجزر الكثيرة هناك ، كما كان السكان على استعداد للانقضاض على هؤلاء الاغراب فيما لو واتتهم الفرص . وقد زادت هموم نيارخوس ، في الاجزاء الاولى من الرحلة ، اذ بلغ الجوع والعطش والمرض والسغب والحرمان من جماعته مبلغا كبيرا ، فكان يخشى اذا اقتربت السفن من الشاطىء أن يفر رجاله الى اليابسة .

وقد ظل الحال مراوحة بين الحصول على بعض المواد الغذائية بحيث ينال الرجال شيئا قليلا منها ، وبين انعدام المؤن حتى ان ا[illegible]عة كانت تضطر الـى الاكتفاء بأكل جذوع النخيل الرخصة ، الى أن وصل الاسطول شواطىء كرمانيا، فتوفر لهم الغذاء . ولما دخلوا خليج عمان ، وداروا بجسك ، تبدلت الحال . ومن ثم اتجهوا شمالا فمروا برأس مسندم، واجتازوا مضيق هرمز،ثم القوا بالمراسي عند مصب نهر اناميس (ميناب اليوم) في منطقة خصبة غنية بكل انواع الغـلات باستثناء الزيتون ، على ما روى اريان .

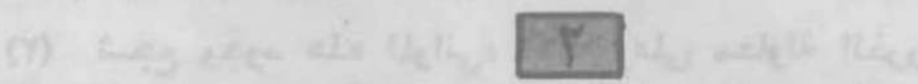
وفي المنطقة التي تقع على جانبي النهر المذكور أراحوا وطعموا وسقوا ، فنسوا ما مر بهم من متاعب . واذ عرف نيارخوس أن الاسكندر كان في داخـل البلاد على مسيرة خمسة ايام من مكان وجودهم ، ترك جماعته وسار اليه ليقدم له تقريرا عن الحالة والطريق . أما البحارة فاغتنموا الفرصة فتعهدوا السفن بالاصلاح والتشحيم والدهن واصلاح الاشرعة أو تبديلها . فلما عاد نيارخوس كان القوم على اهبة الاستعداد للرحيل . فساروا في محاذاة الشاطىء مارين بمدينة اورغانا (هرمز) وجزيرة اوركتا (قشم) ثم جزيرة يسميها الرواة كاتيـا (لعلها جزيرة قيس) . واخيرا وصل الاسطول الى منطقة بوشير ونزلوا الى البر عند نهر رودهله ثم عند نهر هندياني . وكان الماء هنا ضحلا والصخور كثيرة ،

فكانت السفن تنتقل بحذر كبير . واخيرا القى الاسطول مراسيه علـى مقربة من الاهواز الحالية ، وكان ذلك في ٢٤ شباط (فبراير) من سنة ٣٢٥ ق.م وقـد قضى الاسطول ١٤٦ يوما في الطريق منها ثمانون يوما بين ميناء الاسكنـدر والاهواز . (٨)

كانت رحلة نيارخوس ، على ما منيت به من خسائر في الارواح والسفن وما كابده رجالها من الصعاب ، رحلة ناجحة من حيـث التثبت من الاماكن الصالحة للوقوف والتزود او حتى لبناء الموانىء والمدن ، على شاطىء الخليجين ـ خليج عمان والخليج العربي . الا ان هذه المعرفة اقتصرت على الشاطىء الشرقي من الخليجين . ومن هنا اتجه الاسكندر الى محاولة اكتشاف الشاطىء الغربي اي العربي . فأعد لذلك ثلاث حملات كبيرة السفن مع قلة في عددها . وكان في جملة مافعله الاسكندر ، استعدادا لهذا العمل ، ان ارسل الى صيدا في لبنان خمسمئة وزنة من الفضة لسكها نقودا كي يستأجر البحارة اللازمين للقيام بهذه الحملات . اما السفن فقد بنيت في مدن فينيقية وحملت اقساما واجزاء الى تبسكوس على نهر الفرات ، ثم على القوارب نهرا الى راس الخليج .

وقد وصلت اولى هذه الحملات الى جزيرة البحرين ، والثانية تجاوزت هذه الجزيرة في بعض الطريق ، ولعلها مست ابو ظبي ، أما الثالثة فقد بلغت رأس مسندم ودارت به غربا بجنوب بعض الشيء . وبسبب من نجاح هـذه الحملات اخذ الاسكندر نفسه باعداد حملة اكبر بقيادة نيارخوس الذي أمـر بالدوران حول بلاد العرب الى البحر الاحمر ، كما ان الاسكندر أمر اسطـولا آخر بالابحار من السويس لاكتشاف شواطىء هذا البحر نفسه . وثمة من يرى أن هذا الاسطول وصل الى بعض نواحي اليمن .

لكن الاسكندر توفي سنة ٣٢٣ ق.م. وتوقف كل شيء (٩) .



الوحدة السياسية التي كان الاسكندر يمسك بزمامها تقطعت اوصالها برفاته ، وخلفه ، على الاقل في المناطق التي تعنينا مباشرة في هذا البحث ، السلاقسة في ديار الشام والعراق وايران (وهذه المملكة تقلصت سلطتها عن الشرق تدريجا) والبطالمة في وادي النيل وما اليه . وليس يعنينا الان ما قام بين الدولتين من حروب ونزاع ، وخاصة طيلة القرن الثاني ق.م. ولكننا نود ان نعرض هنا الى الدور الذي قامت به كل من هاتين الدولتين في سبيل التعرف الى البحار الشرقية .

ومن الطبيعي ان يكون للبطالمة يد كبرى في ذلك . فمصر تقع على البحر الابيض المتوسط من الجهة الواحدة ، وعلى البحر الاحمر من الجهة الاخرى . ولذلك فلا بد لملوكها ، متى اطمأنوا الى السلام في البلاد والامن في البحر ، من

ان يحاولوا توسيع مجالهم التجاري جريا على ما كان يحدث من قبل . وقد عرف القرن الثالث ق.م. ثلاثة من ملوك البطالمة وكلهم شهروا بهذه الاهتمامات، وهم : بطليموس الاول سوتر (٣٢٣ ــ ٢٨٥) وبطليموس الثاني فيلادلفوس (٢٨٥ ــ ٢٤٦) وبطليموس الثالث ايفرغيتس (٢٤٦ ــ ٢٢١) .

كان بطليموس الاول احد القواد الذين رافقوا الاسكندر في فتوحه الشرقية ، وقد تعرف على مصب نهر السند شخصيا ، كما انه كان يعرف اخبار حملات نيارخوس . لذلك كان يرى انه من الممكن انشاء صلات تجارية مباشرة مع مدينة بلبوترا (بتنا) الواقعة على نهر الكنجز . وفي سبيل تحقيق ذلك كان لا بد له من ان يقيم محطات ومراكز للتجار على هذا الطريق الطويل . ومن هنا نجد عناية البطالمة ، في ايامه وايام خلفائه ، في اقامة هذه الموانيء البحرية : أرزينوي (قرب السويس الحالية) ومايوس هرموس (ابو سمر) ولوكس ليمن (القصير) وبرنيتسي وراس بناس وادوليس (عدولي) وبطولمايس أو اصلاح ما كان منها قبلا ، هذا بالاضافة الى الاهتمام بمدن كانت على النيل كي تكون كل منها نقطة تصل الداخل بالساحل عند واحد من هذه الموانيء ، مثل تنفط (كوبتوس) .

هذه الموانيء خدمت البطالمة ، بخاصة في القرن الثالث ، في عدد من الامور التي يمكن أن تلخص في ما يأتي :

(١) في ايام بطليموس الاول اكتشفت جزيرة صغيرة في البحر الاحمر وحمل منها الزمرد الى مصر (١٠) .

(٢) اصبح الاتجار بين مصر وبلاد سبا ممكنا لوجود موانيء مصرية قريبة من جنوب غرب الجزيرة العربية .

(٣) شجع وجود هذه الموانيء التجار على محاولة الخروج من باب المندب الى بلاد الصومال . وقد تم بعض هذا في ايام بطليموس الثاني ولكنه كان اوسع نطاقا في عهد خليفته .

(٤) كان البطالمة ، كغيرهم من الملوك القدامى ، يستعملون الفيل ــ دبابة العالم القديم ــ في الحروب . ويبدو ان الافيال اللازمة كانت تاتي من الهند . ولما كانت الطرق البرية في متناول السلاقسة ، فقد كان حصول هؤلاء على الافيال ايسر . وكان نقل الافيال من الهند الى مصر يكلف البطالمة نفقات باهظة . لذلك فان الاهتمام بموانيء البحر الاحمر وشواطيء الصومال كان المقصود منه الحصول على الفيلة من افريقية . ومع ان المحاولة الاولى تعود الى بطليموس الاول الذي حصل على عدد من الفيلة بطريق بطولمايس، فان الذي جنى النتائج الاكبر هو بطليموس الثالث . فقد ارسل عددا من الخبراء لانشاء

مراكز بحرية لذلك على الشواطيء الافريقية ، حتى خارج باب المندب (١١) .

(٥) اهتم البطالمة بالتعرف على المواني‌ء الشرقية للبحر الاحمر . وقد ارسلوا لذلك جماعات لاكتشاف هذه الشواطيء تمهيدا لحملات عسكرية لم تنته الى احتلال او فتح ، لكنها يسرت لحكام مصر معلومات ادق عن العلا ومواني‌ء الحجاز والجزر المجاورة لليمن .

(٦) بسبب ان بطليموس الثاني تمكن من وضع حد لعمل القراصنة في البحر الاحمر ، ويسر للتجار التنقل ، فقد تشجع بعضهم وخرجوا الى الشواطيء الافريقية للتفتيش عن « بلاد القرفة » (وهي الصومال) ، بعد رأس غردافوي. وقد استمر هذا في ايام بطليموس الثالث .

ومع جميع هذه المحاولات التي قام بها البطالمة وبحاروهم وتجارهم وسفراؤهم فانهم لم يستطيعوا القيام بالمتاجرة المباشرة مع الهند . فقد ظل للعرب السيطرة الرئيسية على العمل التجاري طرقا ومتاجرا .

واذا نحن انتقلنا الى السلاقسة وتابعنا محاولاتهم البحرية بالنسبة للاتصال مع الهند ، لوجدنا ان القرن الثالث ق.م. كان فيه نشاط محدود ، بالمقارنة مع نشاط البطالمة . ولعل السبب الرئيسي هو ان الدولة السلوقية ، في اول امرها على الاقل كانت مجاورة للهند . وقد استمر هذا حتى انفصل الجزء الشرقي من مملكة السلوقيين ، وهو الذي قامت فيه الدولة الفارثية (بارثيا) . ولذلك فالاهتمام بالبحر ، عن طريق الخليج العربي وخليج عمان ، لم يكن موضع عناية كبيرة .

ومع ذلك فاننا نجد ان سلوقس نيكاتور (٣١٢ — ٢٨١) أرسل ميغاثيتس الى الهند ليكون سفيرا مقيما له في بليبوترا (يتنا) . والمرجح انه ذهب الى الهند بحرا . وقد ترك هذا السفير معلومات قيمة عن الشواطيء الهندية الشمالية الغربية (١٢) .

لكن السلاقسة كانوا اقل احتفالا بالخليجين الشرقيين من احتفال البطالمة بالبحر الاحمر . ونرجح ان السبب ، كما قلنا ، هو وجود طريق بري (او طرق برية) يصل بين الهند والصين من جهة وملك السلاقسة من جهة اخرى . بينما كان البطالمة يعتمدون على البحر بشكل خاص للحصول على ما يريدون (١٣)

على ان السلاقسة كانوا ينقمون على اهل الجرها العرب تفوقهم التجاري في الخليج العربي ، الامر الذي كان يمكنهم من السيطرة على النقل التجاري بين مدينتهم (في اواسط الاحساء اليوم) وبين الواحات الواقعة في مناطق شمال نجد الى تيماء فالمدن السورية وغزة . وكان الفرس ، وقد خرجوا عن السلطة السلوقية ، عونا للجرهيين في اعمالهم التجارية . لذلك نجد انطيوخوس

الثالث ، الذي تمكن من توطيد السلطة السلوقية ، يهاجم جرها (٢٠٥ — ٢٠٤ ق.م.) ، ولكنه لم يقدر على القضاء عليها (١٤) . امـا انطيوخـوس الرابع (١٧٦ — ١٦٤) فقد ازعجه التجار العرب والفرس الذين تسلطوا على متاجر الخليج العربي وموانئه فارسل من درس شواطىء الخليج العربية حتى وصل الى قطر (١٥) . ولعله كان يعد العدة لحملة بحرية ضد تلك المناطق ، لكنه لم يفعل ذلك .

في القرن الثاني ق.م. اضطربت احوال البطالمة في مصر ، لكن ذلك لم يعق التجار . ذلك ان غرب البحر المتوسط ، وبخاصة رومة ، زاد اهتمامه بالمتاجر الهندية . والذي نعرفه ان التجار اليونان زادت معرفتهم بشواطىء البحر الاحمر العربية ، واتسعت تجارتهم بحيث انهم اتصلوا بتجار في جنوب الجزيرة وفي بلاد الصومال ، بل اننا نسمع اخبار جزيرة سو قطرى وجزر كوريا موريا . والمهم ان التجارة كانت هي الدافع الرئيسي لذلك كله . ومـع ان الاهتمام بالحصول على الفيلة ظل موضع عناية ، فان ذلك كان اقل منه في القرن السابق (١٦) . لكن العرب ظلوا حاجزا اساسيا بين الاتصال المباشر مع الهند . وقد خلف لنا الادب الجغرافي اليوناني الكثير من القصص البحرية ، ولكن ذلك لا يهمنا بالنسبة الى ما نحن فيه (١٧) .

وقد استمر الاهتمام التجاري بالهند وبضائعها في القرن الاول ق.م. ، على ما وصلت اليه مصر من ضعف سياسي . وفي مطلع القرن وصل يونانيو مصر الى سوقطرى ويبدو أن بطليموس الحادي عشر اوليتوس (٨٠ — ٥١ ق.م.) ارسل الى تلك الجزيرة معمرين يونان ليقيموا فيها اما كحاميـة او كتجار . وقد ظل هؤلاء فيها قرونا طويلة (١٨) . وقد وصل التجار اليونانيون الى اسيلا (لعلها قلهات شمال رأس الحد على خليج عمان) . لكن منطقتين لم يستطيعوا التوغل فيهما وهما : الساحل الافريقي جنوب رأس غـودفروي والخليج العربي . اما الاول فبسبب وجود دويلات عربية واثيوبية هناك ، وأما الثاني فلأن السلاقسة والفرثيين والعرب كانوا يسيطرون على تجارتـه ومقدراته .

٣

كان قيام الامبراطورية الرومانية ، في النصف الثانـي من القرن الاول ق.م. ، شيئا هاما في التاريخ . فقد حدث لاول مرة في تاريخ العالم ان انضمت هذه المجموعة الكبيرة من البشر تحت حكم واحد وفي ادارة واحدة . وكان معنى هذا من الناحية السياسية بدء عصر السلم الروماني الذي مهد لانتقال الناس الى العناية بالفنون والاداب والعمارة والحياة . اما من الناحية الاقتصادية فكان ايذانا بنشاط كبير في الانتاج والانفاق . وبسبب اهتمام الناس ، وبخاصة

اصحاب الثراء ، بالملبس والمأكل والمنزل المريح والمظهر الانيق والمجتمع المتألق، فقد كثر اهتمام التجار في الحصول على كل ما يزيد هذه الامور رونقا وجمالا وطعما مثل الطيوب والافاوية والبهارات والمجوهرات والحجارة الكريمة والخشب والعاج لاستعمالها في شؤون الحياة المختلفة . واذ كانت هذه الاشياء تأتي من بلاد الصومال وجزيرة العرب والهند ، فان التاجر كان عليه ان يحصل عليها . ولما كانت مصر جزءا من الامبراطورية من جهة ، ومركزا هاما للتجارة مع تلك الاقطار من جهة اخرى ، فقد ترتب على حكام مصر — على الوالي الروماني باسم الامبراطور — ان يؤمن هذه الحاجات والمتاجر .

وفي الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تقتعد مكانها في اطار العالم المعروف غربا كانت الصين تتطلع نحو افاق قريبة منها (او اسواق بعيدة عنها تصلها بالواسطة) لتبيع حريرها وغيره . ومع ان الصين كانت تبعث بما عندها على الطرق البرية ، فان الطريق البحرية كان لها اغراؤها . ذاك ان الامبراطورية الفرثية (البارثية) كانت، يومها تشغل الرقعة الممتدة من حدود افغانستان اليوم الى نهر الفرات وتسيطر حتى على الجزء الشمالي الشرقي من الخليج العربي . وعندما كانت تقوم الحرب بين الفرثيين والرومان (غربا) او بعض الهنود (شرقا) فان الطرق التجارية تتعطل . يضاف الى هذا كله ان التجارة البحرية بين اجزاء من الهند ومصر كانت قد اصبحت مألوفة . ولكن الذي يجب ان يذكر هو ان هذه التجارة كانت تتم على ايدي التجار العرب في اغلب الاحيان . ولم يعرف في واقع الامر ان تجارا من مصر — في ايام البطالمة او قبلهم حتى — وصلوا الى الهند الا ما ندر .

حري بالذكر ايضا انه ، في الوقت الذي كانت فيه الامبراطورية الرومانية تحتضن هذه المجموعة البشرية الكبيرة في اطار واحد ، كانت الهند ، وبخاصة الجزء الغربي والشمالي الغربي منها ، وهو ، الذي يعنينا في هذا البحث ، مقسمة الى عدد من الدول هي ، من الشمال الى الجنوب ، دولة ساكا ودولة بوتشي ودولة انديرا ودولة شولا ودولة بنديا ودولة شرا . وقد تقتتل هذه الدول فيما بينها ، وقد يسود بينها السلام . ولكن المهم انها لم تكن تزاحم واحدتها الاخرى ذلك ان منتوجاتها كانت مختلفة ، ولذلك فقد كانت كل منها تجد تجارا يهتمون بما تنتج ، على ما سنرى .

ولعله من المفيد ، ونحن نشير الى هذه الوحدات السياسية المختلفة هذه الاشارة العابرة ، ان نلتفت الى جنوب الجزيرة العربية لنرى ما كان عليه الوضع في تلك الجهات في الزمن المذكور . فحول سنة ١١٥ ق.م. كانت دولتا معين (في الجوف وعاصمتها قرناو وهي خربة معين اليوم) وسبأ (التي تمركزت حول سبأ اولا ثم اتسع سلطانها بحيث شمل جنوب الجزيرة باجمعه تقريبا) قد انتهى امرهما . اما دولة قتبان (بين منطقتي عدن وحضرموت وعاصمتها كانت

تمنع وهي حجر كحلان اليوم) فقد بلغت ذروة مجدها في القرن الاول قبل الميلاد. والمعروف انها سكت نقدا ذهبيا حول سنة ٥٠ ق.م. وقد قضت دولة حضرموت (كانت عاصمتها شبوة) في أواخر القرن الاول قبل الميلاد على دولة قتبان . والدولة التي كانت معاصرة للفترة التي نتحدث عنها هي دولة حمير التي قامت حول ظفار في اليمن ولم تلبث ان ضمت دولتي سبأ ومعين اليها . فكانت اوسع دول الجنوب نفوذا . ومع ذلك فاننا نجد ان الكتاب المعاصرين من الجغرافيين يذكرون سبأ كانها دولة قائمة (١٩) .

كان اغسطوس يود ان يستولي على جنوب الجزيرة لتتم له السيطرة على الطرق التجارية البحرية . لذلك نجده يرسل حملة عسكرية في سنة ١٥ ق.م. بقصد احتلال اليمن . فقد امر اغسطوس القائد العام في مصر (غالوس) بان يسير الى تلك البلاد في عشرة الاف جندي ، مع الف جندي من الانباط . وقد تولى سيلوس الوزير النبطي مهمة التموين والارشاد .

بدأت الحملة من ارزينوي ، على مقربة من السويس الحالية ، ونقل الجنود عبر البحر الاحمر الى لوكي كومي (الحوراء) على مقربة من ينبع . وبعد تأخر اضطراري بدأت الحملة سيرها في ربيع سنة ٢٤ ق.م. وقد كان الطريق وعرا صعبا والماء قليلا ، فلقي الجنود الامرين في رحلة قضوا فيها ثلاثين يوما في حمى ملك الانباط وخمسين يوما بعدها حتى وصلوا نجران ، التي احتلوها ودمروها . ويبدو ان الجيش لقي بعد ذلك جماعة من العرب انتصر عليهم . ثم حاصر غالوس مدينة مريما (؟) لكنه عجز عن احتلالها ، ولم يصل مأرب . وعاد ادراجه بعد ستة شهور من السير المضني مع الجوع والعطش والحر . اما في العودة ، وفي الطريق ذاته ، فقد احتاج الجيش الى ستين يوما فقط . واخيرا نقل الجيش — او ما تبقى منه — مرة ثانية عبر البحر الاحمر الى ميوس هرموس (ابو شعر) في مصر ومنها الى قفط فالاسكندرية (٢٠) .

وثمة ذكر لحملة اخرى تلت تلك وانتهت بتدمير ميناء عدن ولكن المهاجمين لم يستطيعوا احتلال المنطقة .

ثمة حادث كان له اثر كبير في تطور النقل البحري بين جنوب الجزيرة العربية وافريقية من جهة وبين الهند من جهة اخرى ، وهو اكتشاف مسير الرياح الموسمية .

وقد تم ذلك على يد هيبالوس ، وعلى الراجح في العقد السابع من القرن الاول الميلادي . وهيبالوس تاجر وملاح يوناني كان على معرفة تامة بما شاع وذاع من اخبار البحر الاحمر وبحر العرب والخليجين وشمال المحيط الهندي ، وكان يتنقل في تلك البحار ويتاجر فيها . ويبدو انه تصور ان الهند تكون شبه

جزيرة تمتد جنوبا في مياه المحيط الهندي ، وكان يعرف مواقع الموانيء بالنسبة الى بحر العرب . وقد لاحظ انه بين شهري ايار (مايو) وتشرين الاول (اكتوبر) تهب رياح من الجهة الجنوبية الغربية الى الجهة الشمالية الشرقية ، وان هذه الرياح منتظمة في سيرها واتجاهها . كما انه لاحظ ان رياحا اخرى ، على شاكلتها انتظاما ، تهب من الجهة الشمالية الشرقية الى الجهة الجنوبية الغربية بين شهري تشرين الثاني (نوفمبر) واذار (مارس) .

هذا كله كان هيبالوس يعرفه . لذلك جازف في احدى رحلاته البحرية التجارية . فخرج من عدن ولما وصل مقابل رأس فرتك تخلى عن فكرة محاذاة الشاطيء ودفع بسفينته عبر مياه بحر العرب مفيدا من الرياح الموسمية الصيفية . وقد وجد أن نظرته كانت صائبة ، اذ أن السفينة وصلت الى مصب نهر السند رأسا ، بدل ان تسير في محاذاة الشاطيء الى خليج عمان ، ثم تقطعه في اضيق اماكنه لتحاذي الشاطيء الكرماني والهندي الى مصب السند وخليج كامبلي (٢١) .

اصبح باستطاعة السفن ، اذا كانت كبيرة وقوية وتعتمد الشراع المربع ، ان تصل الى بربريكون (باهارديبور) وبريغازا (برواخ) . لكن كان ثمة امران حريان بالاهتمام . الاول ان مداخل الانهار الكثيرة هناك ــ فروع نهر السند وغيرها ــ كانت خطرة لان المياه ضحلة ولان الصخور كثيرة . والامر الثاني هو ان المنطقة الهندية التي كانت تهم التجار الاتين من الغرب كانت المنطقة الجنوبية ــ في بلاد تاميل وساحل ملبار . وقد تم هذا للتجار المغامرين على درجتين . الاولى جاءت على ايدي تجار كانوا يسيرون محاذين للشاطيء الى رأس فرتك ثم يعبرون المياه الواسعة رأسا الى اواسط الهند . والثانية جاءت بعد ذلك اذ اصبح الربان الماهر يسير من عدن الى موزيريس (كرنغامور) في جنوب الساحل الغربي من الهند متبعا قوس الدائرة العظمى (٢٢) .

هذا الطريق الاخير اصبح الطريق الذي يتبعه تجار عصر الامبراطورية الرومانية في انتقالهم من الغرب الى الشرق . من حصن الغراب (قنا) او من عدن او من راس غواردفوي او حتى من مخرج البحر الاحمر الى ساحل ملبار او الى سيلان (سري لانكا) . واصبح التوقيت الزمني للسفن المصرية على الوجه التالي : تغادر السفينة ميناء مصريا في شهر تموز (يوليو) فتصل جنوب البحر الاحمر وتخرج منه في أوائل شهر آب (اغسطس) ، فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار فتصل في اوائل ايلول (سبتمبر) . وكانت الرحلة في جزئها الاخير تحتاج نحو اربعين يوما . وهذه السفن التي تم لها هذا النجاح كانت تختلف عن السفن السابقة . فهذه كانت صغيرة ، وكانت الواح الخشب فيها مربوط واحدها بالاخر بحبال من ليف جوز الهند ، ولم تستعمل المسامير الحديدية في بنائها قط .

اما السفن الجديدة فكانت اكبر واقوى ، ولذلك كان بامكانها ان تصارع الامواج العاتية هناك .

وقد استمر اهتمام الرحالة والتجار والملاحين اليونان في التعرف على الهند وشرق افريقية خلال القرنين الاولين بعد الميلاد . وكانت زيارة البعثة (التجارية) الرومانية التي ارسلها ماركوس اوريليوس سنة ١٨٤ م الى بلاط الامبراطور الصيني هوان — تي قمة في تاريخ العلاقات بين جنوب شرق اسية وغرب تلك القارة ، ومن ثم مع عالم البحر المتوسط (٢٣) .

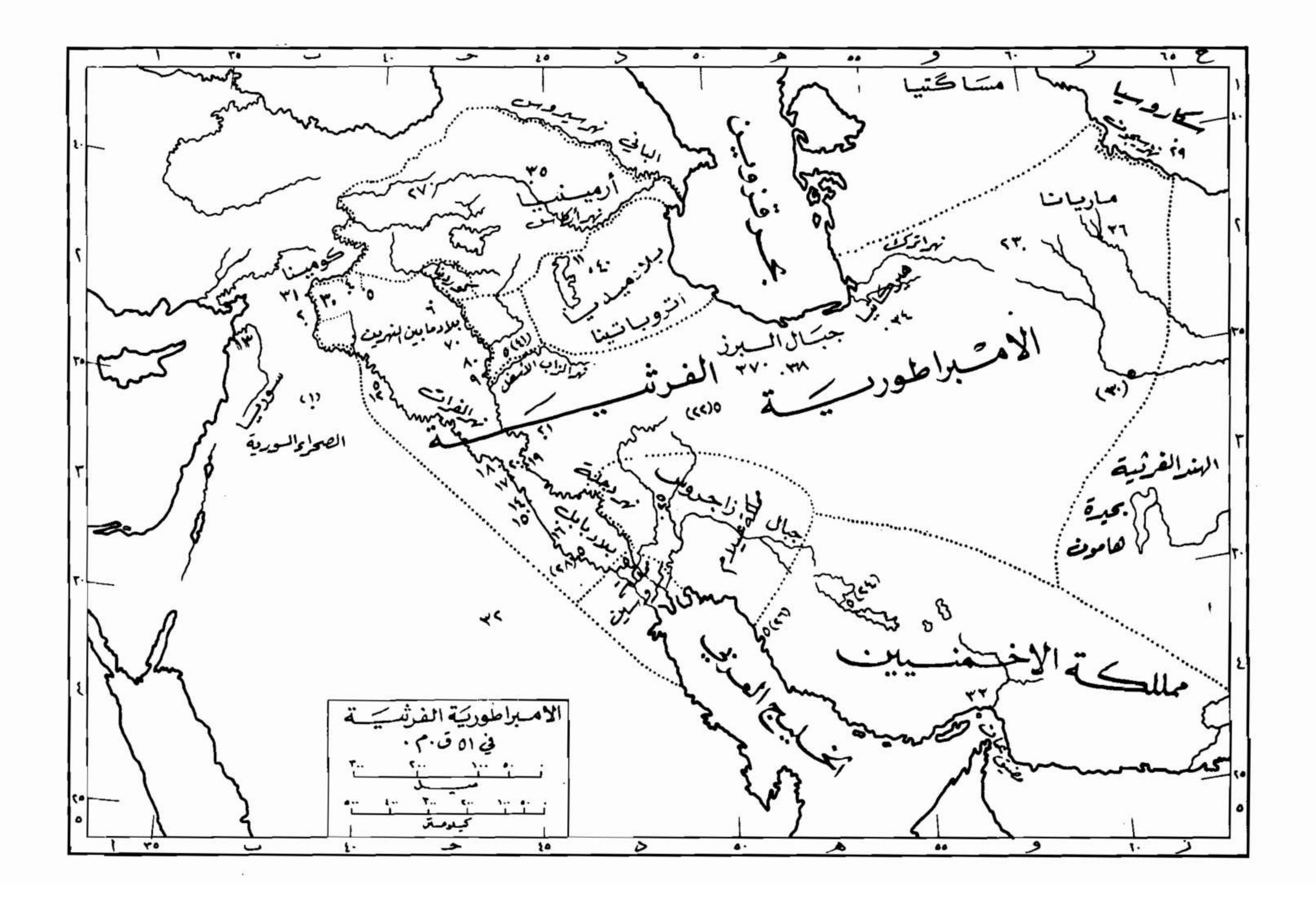
٤

كان من المفيد ، في راينا ، ان نضع هذه المقدمة بين يدي القاريء قبل التحدث عن التجارة بين البحر الاحمر وبلاد الهند في القرن الاول للميلاد . اما حديثنا عن التجارة بالذات من حيث موانئها ومراكزها ومتاجرها وطرقها فهو الذي ننتقل اليه الان .

ونود ان نلفت النظر الى ان هذا القسم من البحث مبني على كتيب مجهول اسم مؤلفه ، يعود وضعه الى القرن الاول للميلاد . وهو وثيقة من نوع يكاد يكون فريدا في بابه .

والباحثون متفقون على ان هذا الكتيب هو من تاليف تاجر يوناني كان يعيش في مصر في القرن الاول للميلاد . ومع ان اكثر هؤلاء الباحثين يرى انه عاش في النصف الثاني من القرن الاول ، فهناك خلاف كبير في تحديد الزمن بشكل دقيق ، بل ان منهم من يرجعه الى قبل ذلك ببضعة عقود من السنين (٢٤) .

واسم هذا الكتيب هو ، مترجم الى الانكليزية Periplus of the Erythraean Sea والكلمة التي تحتاج الى توضيح هي Erythraean وهي كلمة يونانية معناها الاحمر . ومع اننا نعرف بحرا يسمى البحر الاحمر ، فالكلمة اليونانية كانت ، في الفترة التي نتحدث عنها ، تعني القسم الشمالي من المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عمان والخليج العربي والبحر الاحمر وبحر الزنج . والواقع ان هذا الكتيب يتناول فيه صاحبه الموانيء الواقعة على شواطيء مجاميع المياه المذكورة باجمعها . ولذلك ، ومنعا لاي لبس حول الموضوع ، فاننا نفضل الاحتفاظ بالكلمة اليونانية معربة فنقول « الاريثري » . وكلمة Periplus هي رحلة او دورة ، ونحن ، مع اعترافنا بان الكلمة التي نقترحها ليست ترجمة دقيقة ، فاننا نفضل ان نستعمل « دليل » تجاوزا من جهة ، ومطابقة للفكرة التي وضع الكتيب من اجلها . ولذلك فاننا نقترح **« دليل البحر الاريثري »** .


الامبراطورية الفرثية
في ٥١ ق.م.
ميل
كيلومتر
الامبراطورية الفرثية
مملكة الاخمنيين
بحر قزوين
الخليج العربي
مساكتيا
سكاروبيا
مارديانا
أرمينيا
الباني
نهر سيروس
نهر الفرات
بلاد ما بين النهرين
بلاد بابل
بلاد ميديا
اتروباتينا
جبال البرز
جبال زاجروس
الصحراء السورية
سوريا
كومينا
هيركانيا
نهر اترك
البلد الفرثية
بحيرة هامون
نهر دجلة
الزاب الأسفل

والكتيب مؤلف من ٦٦ فصلا قصيرا . فمجموع صفحاته في ترجمته الانكليزية ٢٨ صفحة (٢٥) . وهو ، كما يبدو من قراءته بتمعن ، نتيجة معرفة جغرافية وتجربة تجارية . فالمؤلف يذكر الموانيء الهامة والمراكز البحرية الثانوية والمدن والاسواق الداخلية ويعدد ما يرتفع من كل من التجارات . ويعين المسافات بالستاديات (الستاديا عشر الميل الانكليزي ونحو سدس الكيلو متر).

يعدد صاحب الدليل ثمانية وعشرين ميناء هاما موزعة على الشكل الاتي :

البحر الاحمر (مصر) ٢ ، افريقية جنوب باب المندب مع شرق افريقية ٩، بلاد العرب ٥ ، الخليج العربي ٢ ، ساحل مكران ١ ، الهند ٧ ، الصين ١ . هناك مراكز تصلح لرسو السفن لكنها ليست ميناء ــ والميناء في عرفه، في غالب الحالات ، ما وجد فيه سوق ومخازن للمتاجر . ويضاف الى هذا كله المراكز الداخلية التي تزود الموانيء بمنتوجات البلاد من الداخل .

والاوصاف الجغرافية للمدن صحيحة في غالب الاحيان . ومع ان الكتاب صغير فانه يتسع لتعليقات واشارات مفيدة . فمن ذلك اشارته الى الطريق الداخلي من ادوليس (عدولي) على الساحل الافريقي الى الداخل الى نهر عطبرة ثم شمالا عبر مناطق فيها كلأ وربيع . بدل الطريق الذي يصل الموانيء الشمالية بالمدن الواقعة على النيل . والذي يجتاز بقاعا جافة (٢٦) . ومن ذلك وصفه الدقيق لمصب نهر الكنج والاخطار التي يتعرض لها البحارة الحديثو عهد بالوصول الى تلك المياه . ثم يشير الى الاهتمام الذي يوليه حكام تلك الجهات الى ارشاد السفن (٢٧) .

ولا بد لكتاب من هذا النوع ، ولو كان قصيرا ، من ان يقع واضعه في اخطاء . وعلى سبيل المثال يمكن القول اجمالا ان المسافات التي يذكرها لا تنطبق على الواقع . الى ذلك يضاف اخطاء تاريخية تتعلق بمملكة اكسوم وحمير وبعض ممالك الهند (٢٨) .

والطريقة التي يلجأ اليها المؤلف في هذا الدليل هي ان يذكر الميناء (او المدينة) فيصف الموقع ــ ليس دائما ولكن غالبا ــ ويشير الى المتاجر الموجودة فيها : المستورد منها والمعد للتصدير ، ويذكر الطريق الذي يصلها بالداخل . ويعرض لشيء من التاريخ القريب ان كان لذلك علاقة بالتجارة . فالمؤلف تاجر قبل كل شيء ، ويبدو ان ثقافته ــ كما نقول اليوم ــ لم تكن رفيعة . ولغته ، كما يقول العارفون باليونانية ، لغة الرجل المحدود الثقافة . لكن ، بقدر ما تيسر له ، فان معلوماته صحيحة . وسبب ذلك انه عرف الموانيء ونزلها تاجرا او زائرا ــ باستثناء موانيء الخليج العربي . اما اخباره عن موانيء شرق الهند وما هو أبعد من ذلك شرقا فقد رواها على السماع . والرجل يقدم لنا معلوماته بدون صناعة أو تصنع .

ونحن اذا اخذنا ما زودنا به صاحب الدليل من المعلومات على أساس الغلات النباتية والمعادن والمنتوجات الصناعية التي عرفتها المناطق الممتدة من الهند الى مصر وشرق افريقية عبر بحر العرب وخليج عمان والبحر الاحمر وبحر الزنج ، أمكننا ان نجمل ذلك على الشكل التالي :

(١) منطقة شرق البحر المتوسط (باستثناء مصر)

الخمور : اللاذقية وايطالية (ف ٦)

زيت الزيتون : فلسطين ، لبنان ، سوريا ، اليونان وايطاليا .

الكهرمان : صقلية (كان يستورد من البلطق ايضا)

المرجان : مصايد المرجان كثيرة في غرب حوض البحر المتوسط (في ٢٨ و ٣٢٨ و ٤٩ و ص ١٦٨) .

الزجاج : من لبنان ومدن الساحل السوري (ف ٦ وص ٦٨)

الغار الابيض : من اليونان وايطالية (ف ٤٩ ص ١٩٠)

القماش الارجواني : صور (ف ٢٤ و ٣٦)

(٢) مصر والبحر الاحمر (الساحل الافريقي)

الاقمشة (مصر) وخاصة الكتانية (ف ٦ و٧ و٨) وكانت مدينة ارزيوني (القلزم فيما بعد) مركزا كبيرا للصناعة .

عصير العنب (ف ٧ مصر)

الكحل كان يصنع في مصر (ف ٤٩) ومادته تستورد من شرق الجزيرة العربية (ف ٤٩)

المرجان من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)

اللؤلؤ من البحر الاحمر (Huzayyin ص ٢١٠)

الحجارة الثمينة الشفافة : الزمرد والياقوت الاصفر والعقيق الاحمر (ف ٦ ، و ٣٩ ص ٦٨ و ١٦٧ و Cary and warmington

(٣) جنوب الجزيرة العربية ـ من اليمن الى حضرموت

البخور بنوعيه اللبان والمر (ف ٢٤ و ٢٧ و٢٨ و٢٩ و٣٠ و٣٧)

الذبل (البري والبحري) وهو غلاف السلاحف (ف ٣٠)

الحبوب من اليمن (ف ٢٤)

الخمور من التمر والعنب (ف ٢٤) .

معدن الكحل من شرق الجزيرة (ف ٤٩)

المرمر اجوده من اليمن (ف ٢٤)

الذهب في أماكن كثيرة في الحجاز وشرق الجزيرة (ف ٣٦ ، ص ١٦٠)

الرماح التي كانت تصنع في منطقة موزا (فحا) ويبدو ان الحديد او الفولاذ المستعمل في صنعها كان ينقل من الهند (ف ١٧ و٣٩ ص و ص ١٧٢)

(٤) شرق افريقية (طبعا المعروف الى ذلك الوقت لعله لم يصل جزيرة زنجبار).
القرفة (ف ١٠ و١٢ و١٤)
السمسم (ف ١٣ و ٤١)
المر (١٢ و٣٧ و٤٩ و٥٦ وص ١٦٤ و٢١٣ — ٤) .
العاج بكميات كبيرة (ف ١٦ و١٧)
الذبل (ف ١٣ و١٦ و١٧) وأنواعه جيدة .
قرن وحيد القرن (ف ١٧) .
الرقيق (ف ١٣ و٣٦) لكن الاعداد لم تكن ضخمة .

(٥) منطقة الخليج العربي وخليج عمان وكرمانيا
المرجان (Huzayyin ص٢١٠)
اللؤلؤ (Huzayyin ص ٢١٠)
الخمور من شرق الجزيرة (لعلها منطقة القطيف) وعمان (ف ٣٦ و٤٩ وص ١٦٠) .
التمر عمان (٣٦ و٤٩)
رهج الفار من كرمانيا (ف ٤٩ وص ١٩١)
القوارب المخيطة (ف ٣٦)

(٦) الهند وما جاورها
الذهب — غرب الكنج (ف ٦٣ وص ٢٥٨)
الفولاذ الهندي (ف ٦ و ٣٩ وص ١٧٢) كان مطلوبا في المنطقة المحيطة بالمحيط الهندي .
النحاس — كان النحاس يصهر في عدد من مدن الهند الداخلية (ف ٣٦).
الاخشاب وبخاصة التيك والابنوس (ف ٣٦ وص ١٥٢) .
البتل (ف ٥٦ وص ٢١٧) وهو نبات يمضغه الهنود بعد الاكل .
الارز بكميات كبيرة (ف ١٤ و٤١)
القمح (ف ١٤)
زيت السيرج (ف ١٤ و ٤١)
الدهن الهندي (ف ١٤ و ٤١ وص ١٧٦)
السكر (ف ١٤ وص ١٦٧)
الماس (ف ٥٦ وص ٢٢٤)
العقيق والياقوت من داخل البلاد بنوع خاص (ف ٣٩ و ٤٨)
الياقوت الازرق من الملبار (ص ٢٢٢)
اللؤلؤ في خليج منار (ف ٥٤ — ٥٨)
الكحل يصنع في الهند (ف ٤٩)
القطن في غوجرات والاقمشة القطنية (ف ١ و ١٤ و ٤١)

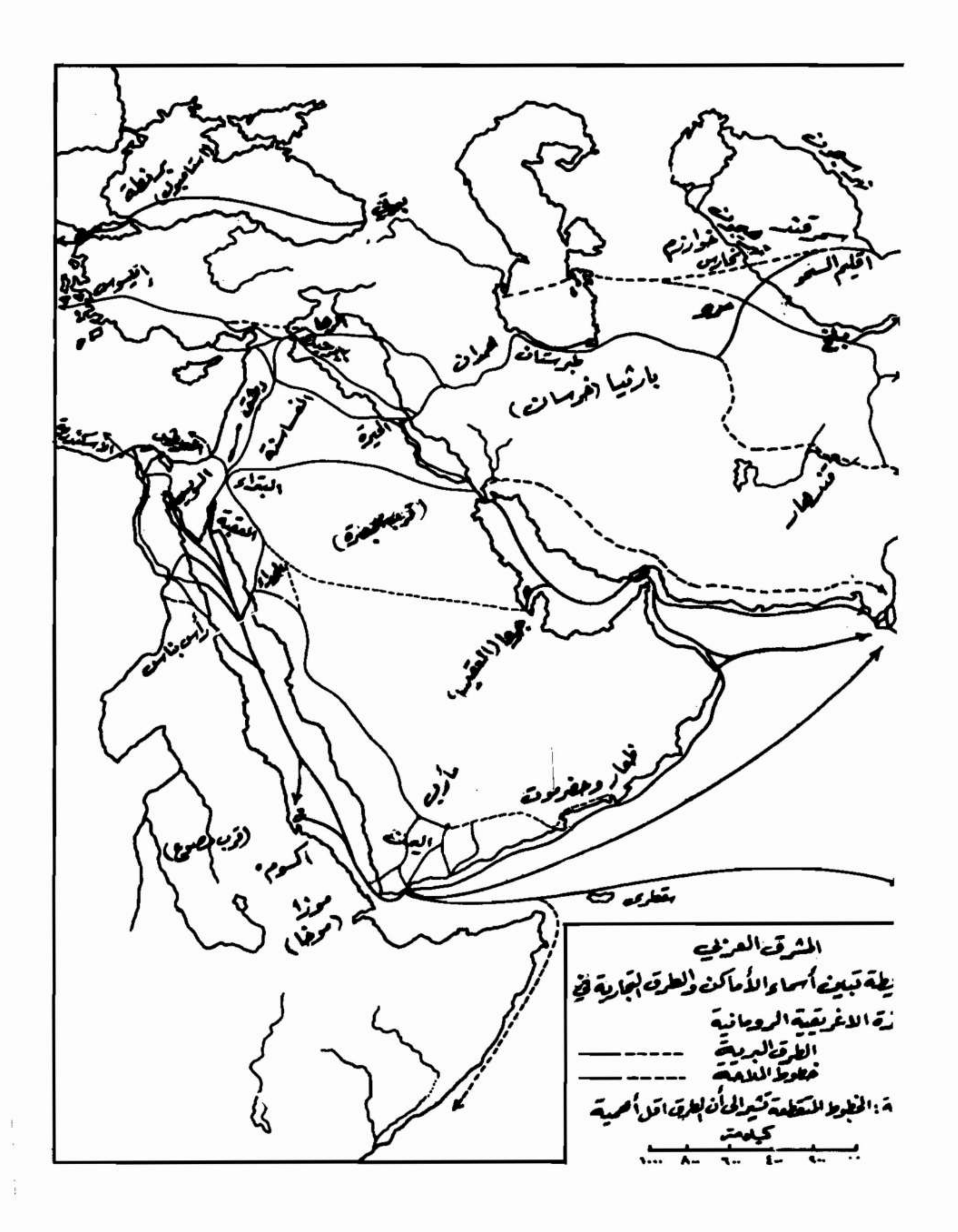
الموسلين من اراغورا (ف ٣٩ و ص ١٦٨)
اقمشة من انواع مختلفة (ف ٤٨)
الاواني الفخارية (ف ٤٩ و ٥٦ وص ٢٢٠)
النبل
النيلة (ف ٣٩ وص ١٧٢)
الافاويه ويدخل في عدادها الفلفل بانواعه والقرفة . وكان ساحل ملبار المصدر الاول لاكثر هذه الانواع ولكن مع الزمن تمكن التجار من الحصول على بعضها من اسام وبرما وان كان مؤلف « الدليل » لم يصل تلك الجهات (ف ٣٩و٤١و٤٩و٥٦ وص ١٦٩ و١٩١ و ٢١٣ـ ٤).
الطيب وهذه ايضا كانت كثيرة الانواع من العود الى العطور (ف٣٩ و٥٦ وص ١٧٠ و ٢١٧) .

(٧) الملايو والصين
الحرير (ف ٣٩ و ٤٩ و ٥٦ و٦٤ وص ٢٦٣ وما بعدها)
الحديد (Huzayyin ص ١٩٩)
الاواني الفخارية والصيني (ف ٥٦ وص ٢٢٠)
الغار (ف ٤٩ و ص ١٩١)

(٨) يضاف الى ما ذكر
اليشب الذي كان يؤتى به من اواسط اسية (ص ٢٢٢ و ٢٢٣) والفرو (من التبت ص ١٧١ و ٢٥٧) .
والرصاص من الشرق (ف ٤٩ وص ١٩٠ و٢٢١) والفيروز من خراسان (ص ١٧١) واللازورد الذي كان يأتي دوما من شرق ايران وبكتريا Montet ص ١٤٥ .

٥

يذكر مؤلف « **الدليل الى البحر الارثيري** » الموانيء التي عرفها شخصيا وهي الموانيء الواقعة على البحر الاحمر وموانيء شرق افريقية وموانيء جنوب الجزيرة وخليج عمان وموانيء الهند الغربية . ويضيف الى ذلك اخبارا نقلها سماعا عن الموانيء الواقعة في الخليج العربي وشرق الهند وشيئا عن بعض موانيء الصين . الا انه، عندما يتحدث عن الموانيء الهندية (الغربية) الكبرى يشير الى ما ينقل اليها من صناعات المدن الداخلية او غلات المناطق الداخلية والمجاورة . فالرجل كان ، قبل كل شيء ، تاجرا — يعرف الموانيء ومتاجرها ، استيرادا وتصديرا ، ويعني بذلك .



طبرستان
بارثيا (خراسان)
مرو
بلخ
خوارزم
قندهار
الحيرة
البتراء
العقبة
جرها (العقير)
مأرب
ظفار وحضرموت
اليمن
سقطرى
أكسوم
موزا (موخا)
المشرق العربي
يطة تبين أسماء الأماكن والطرق التجارية في
رة الاغريقية الرومانية
الطرق البرية
خطوط الملاحة
ة: الخطوط المتقطعة تشير الى أن الطرق اقل أهمية
كيلومتر
١٠٠٠ ٨٠٠ ٦٠٠ ٤٠٠ ٢٠٠ ٠٠

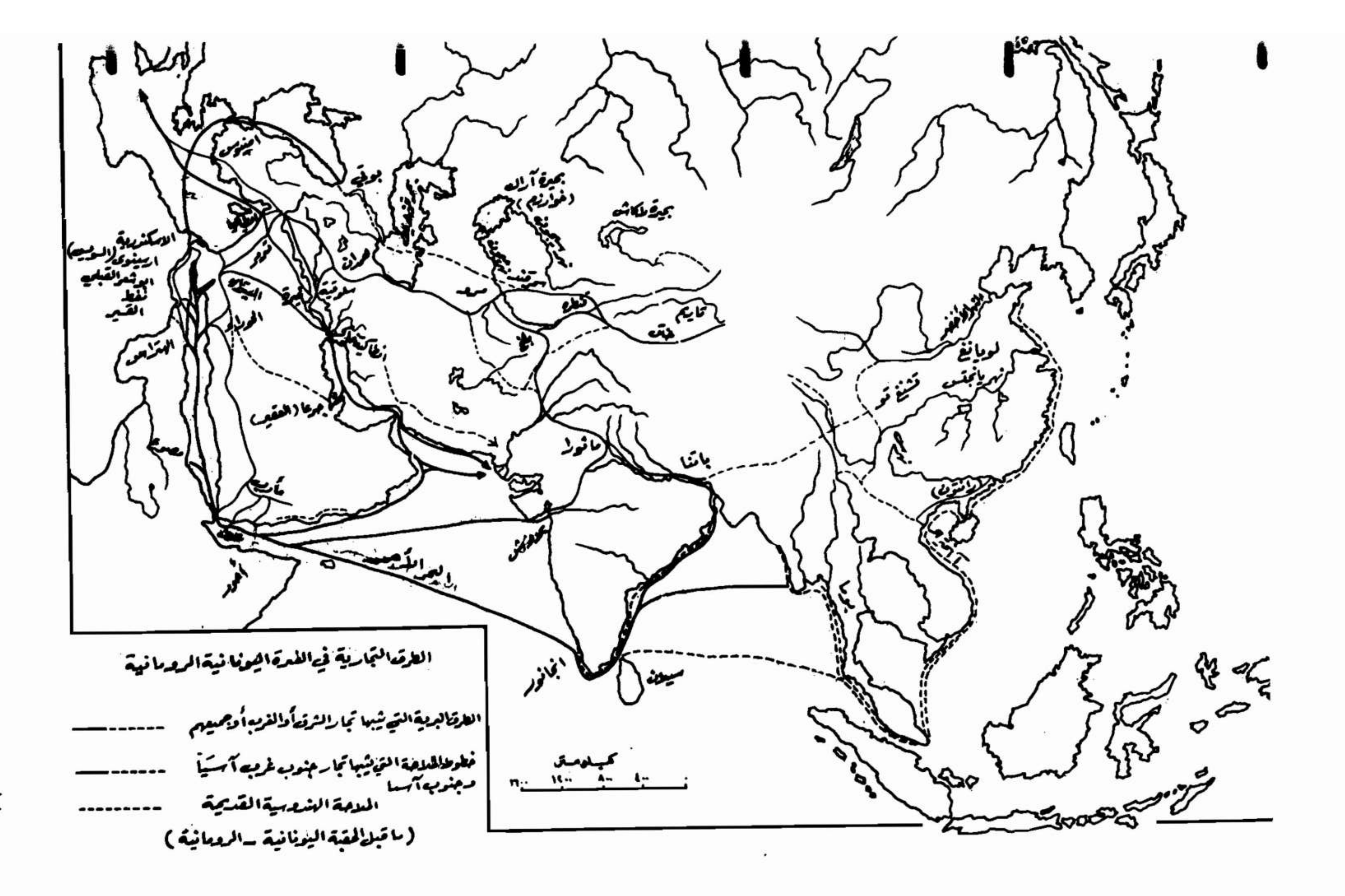
والذي نريد ان نفعله الان ، رغبة منا في الافادة قدر المستطاع من هذه الوثيقة الفريدة ، هو ان نتناول الموانيء الهامة في الدليل ، فنلخص بعض ما ذكره عنها .

(١) في البحر الاحمر ــ الساحل الافريقي :

الموانيء الرئيسة للتجارة هنا هي ، من الشمال الى الجنوب ، ميوس هرموس (راس ابوسمر) وبرنيتسي (خليج ام الكتف) وبطولمايس (جزيرة الريح) وادوليس (عدولي) . وقد كانت الاولى نقطة الانطلاق الاولى في ايام البطالمة للاتجار مع الساحل العربي وساحل افريقية والهند ، وكان اتصالها داخليا مع قفط على النيل . ومثل ذلك يقال عن الثانية ، التي كانت تتصل بقفط ايضا . ومع ان الاولى فقدت بعض اهميتها في القرن الاول للميلاد ، فان الثانية ظلت الميناء الرئيس للاتجار مع الموانيء العربية . (٢٩) وكانت بطولمايس مركزا للاتجار مع الداخل بخاصة للحصول على الفيلة اللازمة للبطالمة (٣٠) . ولكن لما اهمل استعمال هذه الحيوانات في الحروب قلت اهمية هذا الميناء . اما ادوليس، وكانت على مقربة من ميناء مصوع الحالية ، فقد كانت تتجمع فيها غلات السودان واثيوبيا ، فضلا عن الكثير من منتوج الصناعة المصرية . ولذلك نجد ان صاحب الدليل يعدد الواردات التالية للمدينة : القماش من مصر والاثواب من ارزينوي والزجاج المصري ومنه ما هو شبيه بالحجارة الثمينة الشفافة من صنع ديوسبوليس (لعلها مدينة طيبة القديمة والاقصر الحالية) (٣١) والنحاس الاصفر والاحمر والخمور من اللاذقية وايطالية وزيت الزيتون والحديد والفولاذ والاقمشة من الهند . اما ماكانت تصدره (بالاضافة الى بعض ما تستورده مما ذكر) العاج والذبل وقرن وحيد القرن (٣٢) .

(٢) في البحر الاحمر ــ الساحل العربي

تقع لوكي كومي (الحوراء) مقابل ميوس هرموس وبرنتسي على الشاطيء المقابل . وقد كان يصلها بالبتراء طريق بري تنقل عليه المتاجر التي تحملها السفن الصغيرة الى هذه الميناء . وقد جرت العادة ان يقيم موظف من البتراء في الحوراء للنظر في الرسوم الجمركية وجمعها هناك تيسيرا لامور التجار (٣٣). الا ان الميناء الرئيس للتجارة في ذلك الساحل هو موزا (مخا) ، هذا مع العلم ان ميناءها لم يكن جيدا ، لكن موقعها بالنسبة لليمن والجهة الافريقية واتصالها بموانيء جنوب الجزيرة وما بعد ذلك جعل منها مركزا تجاريا ممتازا . ويعدد صاحب (الدليل) ما يرد اليها فيذكر : الاقمشة الارجوانية والاردية اليمنية والزعفران والموسلين والارز والطيوب والخمور والحبوب . اما ما تبعث به فيشمل : المر الممتاز والمرمر والعاج والذبل (وهذان كانا ينقلان اليها من



الطرق التجارية في الفترة اليونانية الرومانية

الطرق البرية التي شيدها تجار الشرق أو الغرب أو جميعهم

خطوط الملاحة التي شيدها تجار جنوب غرب آسيا وجنوب آسيا

الملاحة الشعوبية القديمة

(ما قبل الحقبة اليونانية ـ الرومانية)

افريقية) والرماح والحراب (٣٤) . ويتاجر اهلها مع الساحل الافريقي ومدينة بريغازا (بروانخ) في الهند (٣٥) .

(٣) في شرق افريقيـــة

عندما تخرج السفن من البحر الاحمر ، ميممة شطر شرق افريقية ، تمر اولا بأفاليتس (المرجح انها زيلع الحديثة) (٣٦) . ثم تأتي مالاو (بربرة)، وكانت تصدر المر والقرفة والرقيق والعاج (٣٧) . وتنتقل السفن بعد ذلك الى موسلوم (راس هنترة ؟) التي كانت مركزا كبيرا لتصدير القرفة بحيث كانت تؤمها سفن كبيرة (٣٨) . وثمة اوبون (راس هافون) التي كانت سوقا للرقيق والذبل (من افريقية) والارز والدهن الهندي والسيرج والاقطان والسكر (من الهند) . وقد كانت هذه اكبر موانيء افريقية الى الجنوب من راس غودفروي (٣٩) . اما آخر ميناء في شرق افريقي يذكره صاحب « الدليل » فهو رابتا (لعلها كلوة) . ويبدو ان هذه المدينة كانت تستورد كميات كبيرة من رماح موزا (مخا) وحرابهـــا وسيوفها . اما ما كانت تصدره فلا يختلف عن الذي كان يصدر من غيرها مـــن الموانيء الافريقية مثل العاج بكميات كبيرة ، لكن الصنف كان دون ما يصدر من ادوليس (عدولي) ، وقرن وحيد القرن والذبل (وهو اجود الاصناف بعد ذبل الهند) وزيت النخيل ، ولكن بكميات محدودة .

(٤) في جنوب الجزيرة العربية

كانت هناك ثلاثة موانيء هامة : يوديمون (عدن) وقنا (حصن الغراب او بير علي) وموشا (خور ريري) ومركزان تجاريان في جزيرة ديوسقورديـــا (سوقطري) وجزر زنوبيا (كوريا موريا) . اما يوديمون فقد كانت مركزا لتبادل السلع المحمولة من الهند والسلع المنقولة من مصر وما وراءها ، وذلك قبـــل اكتشاف الرياح الموسمية وقيام التجارة المباشرة (الى درجة ما) . وعلى كل فيبدو أن المدينة دمرتها غزوة من الداخل قبل ايام صاحب « الدليل » بقليل . وكانت قنا من اكبر المراكز التجارية في جنوب بلاد العرب قبل ايام المؤلف ، واستمرت على ذلك في ايامه وبعده . وكانت تجارتها تشمل البضائع الهنديـــة والمصرية والافريقية وما كان يأتي عن طريق الخليج العربي ايضا . امـــا وارداتها ، وهي اصلا لحاجة سكانها وللتصدير ، فهي القمح والارز والخمـــر والثياب والازر والاردنة والنحاس والقصدير . اما صادراتها فهي اللبان اذ انها كانت اكبر موانيء تصدير هذا النوع من البخور الذي كان يحمـــل اليها من حضرموت وظفار على انها كانت نقطة تبادل السلع المختلفة ايضا . وموشـــا (خور ريري) كانت ايضا مركزا لتجميع اللبان بالدرجة الاولى . كما أن السفن العائدة من الهند كانت تشتو هناك اذا جاءت متأخرة بالنسبة للرياح ، ويتبادل التجار عندها سلعهم من الاقمشة والقمح والسيرج مع موظفي اولي الامـــر فيأخذون منهم اللبان (٤١) .

ويتحدث المؤلف عن جزيرة ديوسقوريديا (سوقطري) فيصفها بأنها متسعة وأرضها في بعضها جاف لكن قسما منها تغطيه المستنقعات التي تجتازها انهار تكثر فيها التماسيح كما أن الجزيرة تعرف العظايا الضخمة التي يأكل الناس لحمها ويستعملون شحمها للتأدم به . وتصدر الجزيرة الذبل البحري والبري . ذلك بأن تجار موزا (مخا) والتجار الذين تأتي بهم السفن مصادفة الى الجزيرة يبتاعون هذه الاشياء . كما أنهم يحملون اليها حاجة السكان من الارز والقمح والقماش الهندي والرقيق من النساء ، ولكن بأعداد محدودة . أما جزر زنوبيا (كوريا موريا) فلم تكن لها أهمية تجارية خاصة ، باستثناء الذبل الجيد الذي يوجد فيها ، والذي يبتاعه تجار قنا (٤٢) .

(٥) منطقة الخليجين — خليج عمان والخليج العربي

أما بالنسبة للخليج العربي فالمؤلف يذكر اسمين فقط وهما ابولوغوس (الابلة) وشراكس سبازيني (المحمرة) . ويكتفي بالاشارة الى عمان بالنسبة الى الخليج الاخر . ويذكرنا بأن عمان فيها تمر ونبيذ وسفن مخيطة أو كما يبدو من الكلمة التي يذكرها ، وهي «مادراتا» ، مدرعة على ما ارتأى غلازر . ولكن عمان الميناء كانت متجرا كبيرا اذ كان يأتيها النحاس وعود الند وخشب التيك والابنوس والخشب الاسود (من الهند) والبخور (من قنا) ، كما أنها كانت تصدر ، بالمقابل ، القوارب والسفن المدرعة (من جذوع النخل) واللؤلؤ (الآتي من الخليج العربي) والثياب وبعض النبيذ والذهب والرقيق (٤٣) .

(٦) الهند — الساحل الغربي

يذكر صاحب « الدليل » عددا كبيرا من الموانىء الواقعة على الساحل الممتد من مصب السند الى جنوب الهند . ولكننا سنكتفي الان بذكر الاهم من هذه الموانىء وهي :

(أ) بربريكوم (بهارديبور) الواقعة عند واحة من مصبات نهر السند المتعددة . والسفن التي تلقي مراسيها هناك تحمل الى الميناء ومنه متاجر منوعة . أما ما تستورده المدينة فيشمل الاقمشة البسيطة والمطبعة خاصة الكتانية منها (مصر) والياقوت والمرجان (من البحر المتوسط) والبخور والزجاج والاوعية الذهبية والفضية وبعض الخمور . أما ما تصدره فيدخل فيه عود الند والفيروز واللازورد والفرو والحرير والنيله . وهذه الصادرات كان يحمل بعضها ، مثل الفرو من التبت والحرير من الصين (٤٤) .

(ب) الميناء الثاني هو باريغازا (برواخ) الذي يقع على خليج كمباي . والطريق اليه تصعب الملاحة فيها . هذه المدينة تصدر عود الند والعاج واليشب

والاقمشة القطنية المنوعة والقماش الحريري والفلفل الطويل . أما ما تستورده فلا يخرج عما تستورده جارتها الشمالية (٤٥) .

(ج) في ساحل المبار تقع ثلاثة موانيء متجاورة بحيث انه يمكن الاشارة اليها مجتمعة . وحري بالذكر أن هذا الساحل هو الذي كان يصدر البهارات والتوابل على اختلاف أنواعها ، وبخاصة الفلفل ، الى جميع البلاد الواقعة الى الغرب من الهند . أما الموانيء الثلاثة فهي موزيريس (كرانغامور) ونلسنده (كوتايام) وبكرا (يوركاد) . واكبر صادرات هذه المدن هو الفلفل ، من حيث القيمة والكمية . يلي ذلك اللؤلؤ الجيد بكميات كبيرة والعاج والحرير (الصيني الاصل) وعود الند والحجارة الكريمة على اختلاف انواعها والماس والذبل . وكانت هذه الموانيء تستورد معدن الكحل (من شرق الجزيرة العربية) والنحاس والرصاص والقصدير .

لكن اكبر واردات تلك المنطقة كانت النقود ــ الذهبية والفضية (٤٦) . ذلك بأن السلع التي كانت تأتي من الامبراطورية خاصة لم تكن تساوي الا جزءا صغيرا من ثمن التوابل والافاوية والعطور والطيوب والحجارة الكريمة وما الى ذلك مما يستورده العالم الروماني بخاصة ، وجيرانه الشرقيون (٤٧) .

٦

يترتب علينا ، في نهاية هذا البحث ، ان نشير الى عدد من المسائل المتعلقة بالتجارة في القرن الاول للميلاد ، والتي تحدث عنها صاحب الدليل وغيره .

(١) يذكر « الدليل » النقود في فصلين هما : ٤٩ و ٥٦ . ففي الفصلين يذكر الرصاص بين ما تستورده الهند . وقد علق شوف على ذلك بأن الرصاص كان يستعمل في الهند لسك النقود ، اذ ان نقودهم كانت رصاصية ، وظلت كذلك مدة طويلة (٤٨) .

(٢) على ان الاهم من ذلك هو اشارة الدليل الى النقود الفضية والذهبية التى كانت تصدر الى الهند من العالم الروماني . ففي فصل ٤٩ يذكر النقود الذهبية والفضية على انها مما تستورده الهند (٤٩) . لكن في فصل ٥٦ يقول صاحب « الدليل » « يستورد في هذه الموانيء ــ الواقعة على الشاطىء الغربي للهند ــ في المقام الاول كميات كبيرة من النقود » . وحري بالذكر أن العالم الروماني ، الذي انصرف الكثير من سكانه الى الاستمتاع بما كان في الشرق من افاويه وطيوب وحجارة كريمة وما الى ذلك ، كان ينفق عليها الكثير . ذلك بأن صادراته الى الشرق لم تكن كافية لسد النفقات . لذلك كان الميزان التجاري ، وما يتبعه من عجز ، في صالح الهند . وقد اشار بليني الى ذلك اذ قال بأن القضية حرية بالاهتمام الجدي اذ ان الذي تستنزفه الهند من ثروتنا

لا يقل خمسمئة وخمسين مليون سسترسه (٥٠) . وقد قدر شوف (سنة ١٩١٢) هذا المبلغ بما قيمته اثنان وعشرون مليون دولار (٥١) . ومما يجب ذكره انه في سنة ٢٢ م كان مثل هذا الامر قد شغل بال الامبراطور طيباريوس الذي تذمر ، في رسالة مجلس الشيوخ الروماني ، من جراء المبالغ الباهظة التي كان الرومان ينفقونها على ما يتزينون به . فأشار الى صعوبة اصلاح الحال والعودة الـى البساطة القديمة . اذ كيف يمكن التحكم في الذوق فيما يتعلق بالملابس ؟ وكيف العمل والناس مفتونون بالمجوهرات وهذه القطع الثمينة التي تستنزف ثروة الامبراطورية (٥٢) ؟

(٣) اقتصرنا في هذا البحث على ذكر الطرق التي كانت السفن تتبعها في تنقلها عبر شمال المحيط الهندي والبحر العربي وخليج عمان وبحر الزنج والبحر الاحمر ، وذكرنا اهم الموانيء أو المراكز التي كانت السفن تقصدها ، واجملنا غلات المناطق المختلفة واهم الصادرات والواردات في كل من الموانيء والمراكز. على أنه جدير بالذكر أن الموانيء كانت نقاط التقاء بين ما تحمله سفن اليـم وحيوان البر من متاجر ، وما كانت تتبادله من بضائع ، وان كل ميناء ، أو مجموعة من الموانيء على الاقل ، كان لها خلفية أرضية تجمع ما تنتجه وتوزع ما تستورده عليها . والجمع والتوزيع كانا يقتضيان وجود تجارة برية وطرقبرية.

هذا لم نتحدث عنه هنا ، ونأمل أن نتناول قضية الطرق البرية التي كانت تربط اجزاء الجزيرة العربية داخليا ، والتي كانت تربط بين الجزيرة وجيرانها في الحقبة نفسها في المستقبل .

الهوامش والمصـــــادر :

١) راجع التفاصيل في Geoffrey Bibby **Looking for Dilmun** London, 1970.

٢) Glyn Daniel. **The First Civilizations.** Pelican edition. London, 1971. pp. 94 - 105.

١) James H. Breasted. **Ancient Records of Egypt.** Chicago, 1906-1907. Vol II, secs. 246 - 87.

) راجع البحث القيم عن الموضوع الذي وضعه الدكتور السيد يعقوب بكر تحت اسم « ملحق عن اوفير » في ترجمته العربية لكتاب جورج حوراني **العرب والملاحة في المحيط الهندي** (القاهرة، ١٩٥٨) وذلك في الصفحات ١١٦ ــ ١٧٠ .

(J. Oliver Thomson, **History of Ancient Geography.** New York, 1965. p. 134.

(Carl Rathjens. "Die Weihrauchstrasse in Arabien" in pp. 275 - 289; Adolf Grohmann. **Arabien.** Munchen. 1963, pp. 1 - 32.

Herodotus iv, 44. **Cary and Warmington.** pp. 78 - 80.

(٨) Arrian **Indica** 21 - 42.

(٩) Arrian **Anabasis,** VII, I, 1 - 2.

اخبار بعثة نيارخوس الكبرى والحملات الصغيرة الاخرى وصلتنا اصلا عن طريق اريان ،مؤرخ الاسكندر الذي عاش في القرن الثاني ق.م. وقد نقلها عن مظانها الاصلية بما في ذلك جريدة يبدو أن نيارخوس كان يدون فيهااخبار حملاته .

راجع Cary and Warmington, pp. 263 - 4 notes 21 and 22.

(١٠) Pliny Vii, 208, xxxvii, 108.

(١١) Cary and Warmington, p. 88.

(١٢) ان ما دونه ميغاثيتش لم يصل الينا ، لكن عددا من الذين كتبوا بعده نقلوا عنه ،بحيث يمكن القول أن القسم الاكبر من اخباره ومشاهداته قد حفظ لنا . راجع

Strabo II, 70, XV, 712, 719;
Arrian, **Indica,** 2, 4, 7, Pliny, VI, 62, 69, 81;
Masson - Oursell, p. 35.

(١٣) Masson - Oursell, p. 110

(١٤) Cary and Warmington, p. 93

(١٥) من أجل الحصول على التفاصيل راجع Pliny, VI, 147 - 9

(١٦) Cary and Warmington, pp. 89 - 90, 264 notes 30 and 31

(١٧) راجع Thomson, pp. 175 - 6. Strabo, II, 98 - 9, 103

(١٨) روى ابو زيد السيرافي (من أهل القرن الثالث / التاسع) خبر وجود نصارى من أصل يوناني في الجزيرة . راجع في **من رحلات العرب** (اشراف نقولا زيادة ، دار الوحدة ، بيروت ، ١٩٧٤) ص ٧٥ .

(١٩) راجع O'Leary, pp. 86 - 103; Grohmann, pp. 21 - 31;
Dietrich, pp. 291 - 332; Montgomery watt, pp. 1 - 15.

(٢٠) Strabo, XVI, 780 - 2. كانت تربط الجغرافي سترابو بقائد الحملة غالوس صداقة متينة ، ولذلك زود القائد صديقه بمعلومات كثيرة . ومع ذلك فهناك اضطراب في ذكر مواقع البلدان .

(٢١) Pliny VI, 100 - 6; Tarn, pp. 368 - 9; Pirenne, pp. 167 ff; Wheeler (1955) pp. 153 ff.

(٢٢) Cary and Warmington, pp. 95 - 8

(٢٣) Cary and Warmington, pp. 98 - 107

راجع ايضا pp. 266 - 7 notes 56 - 92.

(٢٤) راجع حول هذا المؤلف :

Franz altheim, **Die Araber in der alten Welt,** Vol. I (Berlin, 1964) pp. 40 - 64; J. Pirenne, **Le Royaume Sud-Arab de Qataban et sa Datation** (Louvain, 1961) pp. 167 - 201; Thomason, p. 228.

جواد علي ، **تاريخ العرب قبل الاسلام** ، الجزء الثالث (بغداد ، ١٩٥٢) ص ٢٣٦–٢٤٨ .

(٢٥) نعتمد في هذا البحث على ترجمة Wilfred H. Schoff
The Periplus of the Erythraean Sea
Travel and Trade in the Indian Ocean, by a merchant of the First Century.
Translated from the Greek and amotated by Wilfred H. Schoff (Longmans, Green and Co., New York, 1912).

(٢٦) Schoff c. 4 and p. 63

(٢٧) Schoffff c. 46

(٢٨) Schoff cc. 4, 5, 27, 44.

(٢٩) Schoff c. 1, p. 55.

(٣٠) Schoff, p. 60

(٣١) Schoff c. 24, p. 68

(٣٢) Schoff c. 4

(٣٣) Schoff c. 19

(٣٤) Schoff c. 24, pp. 110 - 4

(٣٥) Schoff c. 21

(٣٦) Schoff c. 7, p. 73

(٣٧) Schoff c. 8, p. 79

(٣٨) Schoff, c. 10, pp. 81 ff

(٣٩) Schoff cc. 13 & 14, p. 87

(٤٠) Schoff cc. 16, 17, 18, p. 94
ويرى فلازر أن الاسم رابتا مشتق من « ربط » لان بعض السفن المخيطة كانت تصنع فيها .

(٤١) Schoff cc. 26, 27, 28, 32.

(٤٢) Schoff cc. 30, 33

(٤٣) Schoff cc. 32, 35, 36.

(٤٤) Schoff cc. 38, 39, p. 165 ff; Cary and Warmington, pp. 96 ff

(٤٥) Schoff cc. 42, 43, 44, 45, 47.

(٤٦) Schoff cc. 49, 56.

(٤٧) عالج جواد علي التجارة البحرية في كتابه « **تاريخ العرب قبل الاسلام** » المجلد الثامن (بغداد ، ١٩٥٩) ص ٦٥ ـــ ١٢٥ فليرجع اليه .

(٤٨) راجـــع Schoff, pp. 190 - 3. 219 - 21

(٤٩) راجـــع Schoff pp. 192 - 3

(٥٠) Pliny VI, 26

(٥١) Schoff, p. 219

(٥٢) Tacitus, **Annals,** iii, 53. See also Pliny VI, 101 and XII, 84; Schoff, pp. 219 - 20.
وقد قدر طومسون(Thomson, p. 300) ما تدفعه رومة في سبيل ذلك بمليون من النقد الجيد ، ولعله قصد مليون جنيه .

THE DEVELOPMENT OF SEA ROUTES AND TRADE BETWEEN THE RED SEA, THE ARAB GULF, AND THE INDIAN OCEAN

BY DR. NICHOLA ZIADE*

The old world witnessed three major civilizations : Mesipotamia, Egypt, and the Sind. The Sind civilization flourished between 2600 and 1500 B.C., and had strong commercial ties with Mesipotamia through the Arabian Gulf and the Gulf of Oman. These ties could be summarized as follows :

1. The Magan (or Makan) country - Oman and its supplements - used to export copper to Mesipotamia, and it could be that some of this copper went East to India.

2. Delmon Kingdom, may be present Bahrain, covered a vast area. This area included the main centers for Eastern and Northern trade.

3. The ships used to bring from the Sind wood, cotton, ivory, red emerald, and other precious stones. It seems that cotton was first known in the Sind area.

The collapse of the Sind civilization (in 1500 B.C.) sustained these commercial ties.

In the red Sea, the Egyptians had commercial ties with the Bunt (or Bun) country which lasted until the year 2000 B. C. Most historians believe that the Bunt country covers the Arab and African areas around Bab El-Mandeb straits on the side overlooking the Indian Ocean. The most important commercial Egyptian missions was that of Queen Hatshbsout which reached Soqtari Island, Somalia, and even Hadramout.

After the decline of the Egyptian Empires' role in the Red Sea, the Phoenicians appeared (in the tenth century B. C.) there as big merchants. Ahiram, King of Tyre, had a commercial fleet working in the Red Sea. Phoenician ships used to sail to Ofeer country (could be India itself) and return loaded with gold, silver, precious stones, sandal wood, peacoks and chimpanzees.

Despite all these activities by the various parties, Arabs of southern Arabia ultimately gained control of the trade East and West and monopolized knowledge of the roads for a long time which enabled them to monopolize trade to and from India, and to distribute these goods to the countries on the western coast of the Red Sea.

---

* Obtained his P.H.D. in History of Islam from London University. For over 25 years he taught at the University level in Palestine, England and Lebanon. Currently, he is an honorary professoı of Arab history at the A.U.B., a professor of Islamic history at the St. Joseph University, and a lecturer at the lebanese University.

Some of his publications in Arabic are :

Pioneers of the Arab East in the Middle Ages ; Glimpses from Arab History.

Some of his publications in English are : **Urban Life in Syria under the Mamluks; Origins of Nationalism in Tunisia.**

Alexander's wars have changed the course of history in the area which extends from Greece to India through Asia Minor, Syria, Egypt and Iran. Alexander was greatly interested in rediscovering the sea route from the Sind river to the mouth of the two Rivers of Iraq. In November 326 B. C., Alexander's mission took off from a port near present Karachi and sailed along the coast and reached Al-Ahwaz in February 325 B. C., The Journey was very useful in locating the places suitable for resting, getting supplies, buidling harbours and towns along the coast of the two Gulfs, Oman and the Arab Gulf.
The Egyptians kept up their interest in trade with India until the first century B.C. However they were never able to trade directly with India since the Arabs remained in control of trade routes.

With the rise of the Roman Empire and the prevailance of Roman peace, people attained economic surplus and thus cared for luxuries like jewels, ivory, spices etc. which were found in India, Somalia and Arabia. Merchants, especially from Egypt, had to secure these goods.

Sea transport between southern Arabia and Africa on the one hand and India on the other, greatly developed by the discovery of the course of the monsoon winds at the end of the first century A. D. A Greek sailor left Aden and when he was facing Ras Fertek, he decided to stop sailing along the coast, and to make use of the summer monsoon across the Arab Sea. His theory was right and he directly reached the mouth of the Sind river. A second route was followed : from Aden to Moziris (Karngamoor) on the western coast of India. The voyage from the southern part of the Red Sea to Malabr coast required 40 days.

The best source about the trade itself and its ports is a pamphlet by an unknown writer, most probably a Greek merchant who lived in Egypt in the First Century A. D., entitled : THE PERIPLUS OF THE ERYTHRAEN SEA. The author states that there are 28 important ports distributed as ollows : Red Sea (Egypt) 2; South Africa, Bab El-Mandeb and East Africa 9; Arab Lands 5; Arab Gulf 2; Makran Coast 1; India 7; China 1.
The Unknown author has also mentioned the goods exchanged among the different countries of the area under discussion. These could be summed up as follows :

1) The Eastern Mediterranean (except Egypt) : wine, olives, glass, white marbles, and coloured cloth.

2) Egypt and the Red Sea (African Coast) : cloth, pearls, precious stones, grapejuice, and Kohol.

3) Southern Arabia - from Yemen and Hadramout : turtles' shields, incense, grain, wine made of dates and grapes, kohol, emerald, gold, and spears.

4) East Africa : spices, sesame, ivory, turtles' shields, and slaves.

5) The Arab Gulf, The Gulf of Oman, and Karmania : pearls, wine, dates and sewn boats.

6) India and its surroundings : gold, Indian steel, copper, wood, especially Tik, Abnus, Batal (a digestive plant), rice, wheat, Indian oil, sugar, diamond, ruby, garnet, Kohol, cotton, cloth of all kinds, turtle shields, spices, perfumes, and pots.

7) Malayo and China : silk, iron, pots and China.